

2004 ஜூலை 29]

இணைப்பு - II

(131 ஆம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க)

மானியக் கோரிக்கை எண் 46 - போக்குவரத்துத் துறை

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 2004-2005

1.0 முன்னுரை

போக்குவரத்து என்பது மக்களை இணைப்பது மட்டுமின்றி முன்னேற்றத்திற்கும் பயன்படக்கூடிய ஓர் இன்றியமையாத வசதியாகும். மக்களின் முன்னேற்றம், வசதி, வேகம் மற்றும் பாதுகாப்புமிக்க போக்குவரத்தையே சார்ந்திருந்துள்ளது என்பதே வரலாறு. சாலைப் போக்குவரத்து மற்ற எந்தவகைச் சமகாலப் போக்குவரத்து சாதனங்களைவிடவும் மிக நெருங்கி வரும் வாய்ப்பைப் பெற்றிருப்பதால், தற்கால உலகில் அது முதன்மை இடத்தை வகிக்கிறது.

போக்குவரத்துத் துறையின் கட்டுப்பாட்டில் 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களும், தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஆகியவையும், மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறையும் உள்ளன.

இதைத் தவிர, மத்திய அரசுத் துறைகளான இரயில்வே, அஞ்சல் மற்றும் தொலைத் தொடர்பு, விமானப் போக்குவரத்து ஆகிய துறைகள், தமிழ்நாட்டில் செயல்படுத்தும் திட்டங்கள் தொடர்பாக மாநில அரசின் ஒருங்கிணைக்கும் முகமையாக போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுகிறது.

2.0 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

2.1 தமிழ்நாட்டில் 1971 ஆம் ஆண்டு வரை அரசு போக்குவரத்து இயக்கம் தமிழக அரசின் கட்டுப்பாட்டில் இயங்கி வந்தது. பின்னர், 1956ஆம் ஆண்டின் இந்திய நிறுவனங்கள் சட்டத்தின்கீழ் தோற்றுவிக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களிடம் 1971 ஆம் ஆண்டு ஒப்படைக்கப்பட்டது.

[2004 ஜூலை 29]

1976-ல் பட்டாபிராமன் குழுவும், 1990-ல் தில்லைநாயகம் குழுவும், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சீரமைக்கத் தந்த பரிந்துரைகள் முடிந்தவரை செயல்படுத்தப்பட்டன.

2.2 31-03-2004 ஆம் நாள் நிலவரப்படி அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணிகள் மற்றும் செயல்திறன்கள் ஆகியவை கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

சென்னை மாநகரப் பேருந்துகள்	2554
நகரப் பேருந்துகள் (மாவட்டங்களில்)	5633
புறநகர் பேருந்துகள்	5807
விரைவுப் பேருந்துகள்	
மாநிலத்திற்குள்	525
வெளிமாநிலங்களுக்கு	278
மலைப் பகுதி பேருந்துகள்	519
மொத்த பேருந்துகள்	15316
உபரி பேருந்துகள்	1348
மொத்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை	16664
2. ஒரு நாளைக்கு இயக்கப்படும் மொத்த தூரம்	63.90 (இலட்சம் கி.மீ)
3. நாளொன்றுக்கு ஏற்றிச் செல்லப்படும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை	160.33 (இலட்சம்)
4. பேருந்துகளின் உபயோகம்	92.17%
5. கிலோ மீட்டர் செயல்பாட்டுத் திறன் (சிறப்பு பேருந்துகள் நீங்கலாக)	97.82%
6. கிலோ மீட்டர் செயல்பாட்டுத் திறன் (சிறப்பு பேருந்துகளையும் சேர்த்து)	101.74%

2004 ஜூலை 29]

7. பயணிகளின் பயன்பாடு

அ) மாநகரம் மற்றும் நகரம்	64.23%
ஆ) புறநகர்	84.79%
இ) விரைவுப் பேருந்து	75.67%
ஈ) மலைப் பகுதி	97.60%

மொத்தத்தில்

80.57%

8. பழுதுபடுதல் (10,000 கிலோ மீட்டருக்கு) 0.23
9. விபத்துக்கள் (1,00,000 கிலோ மீட்டருக்கு) 0.32
- மொத்த விபத்துக்கள் 7537
- உயிரிழப்பு விபத்துக்கள் 1269
- இறந்தவர்களின் எண்ணிக்கை 1446
10. எரிபொருள் செயல் திறன் (கி.மீ/லிட்டருக்கு)
- அ) மாநகரம் மற்றும் நகரம் 4.27
- ஆ) புறநகர் 4.65
- இ) விரைவு 4.46
- ஈ) மலைப் பகுதி 3.51
- சராசரியாக 4.42
11. 10,000 கிலோ மீட்டருக்கு எஞ்சின் ஆயில் 9.58 லிட்டர்
12. கழிவு செய்யப்பட்ட உருளையின் 1.58
- ஒட்டம் இலட்சம் கி.மீ.
13. புதுப்பிக்கப்பட்ட உருளைப் பட்டையின் 4.06
- விகிதம்
14. ஒரு பேருந்துக்கு பணியாளர்கள் 7.02
- (பணிமனை உட்பட)

[2004 ஜூலை 29]

2.3 போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒருங்கிணைத்தல்

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிர்வாகச் செலவினைக் குறைக்கவும் மற்றும் போக்குவரத்துக் கழகங்களிடையே பேருந்து இயக்கத்தில் தேவையற்ற போட்டியினைத் தவிர்க்கவும் 21 போக்குவரத்துக் கழகங்களை 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக ஒருங்கிணைக்க அரசு திட்டமிட்டது. மத்திய அரசும் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் ஒருங்கிணைப்பினை அறிவிக்கை செய்தது. ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட அமைப்பு கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

வ.எண்	போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பெயர்	ஒருங்கிணைப்பிற்கு பிறகு கழகத்தின் பெயர்	ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட நாள்
1	மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை - கோட்டம் 1), சென்னை.	1 மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை) லிட்டி, சென்னை.	10.1. 2001
2	மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை - கோட்டம் 2), சென்னை.	2 அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு) கோட்டம் 1), சென்னை.	
3	அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம் 1), சென்னை.	2 அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு) லிட்டி, சென்னை.	12.1.2002
4	அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம் 2), சென்னை.		

2004 ஜூலை 29]

வ.எண்	போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பெயர்	ஒருங்கிணைப் பிற்கு பிறகு கழகத்தின் பெயர்	ஒருங்கிணைக்-கப்பட்ட நாள்
5	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம் 1), விழுப்புரம்.	3	
6	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம் 2), வேலூர்	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் லீட், விழுப்புரம்.	30.12.2003
7	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம் 3), காஞ்சிபுரம்.		
8	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம் கோட்டம் 1), சேலம்.	4	
9	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம் கோட்டம் 2), தருமபுரி.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம் லீட், சேலம்.	30.12.2003

[2004 ஜூலை 29]

வ.எண்	போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பெயர்	ஒருங்கிணைப் பிற்கு பிற்கு கழகத்தின் பெயர்	ஒருங்கிணைக்- கப்பட்ட நாள்
10	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை கோட்டம் 1), கோவை.		
11	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை கோட்டம் 2), ஈரோடு.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை) லிட், கோவை	30.12.2003
12	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை கோட்டம் 3), உதகமண்டலம்		7.11.2000
13	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம் 1), கும்பகோணம்.		
14	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம் 2), திருச்சி.		
15	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம் 3), காரைக்குடி.		
16	தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம் கோட்டம் 4), புதுக்கோட்டை		

2004 ஜூலை 29]

வ.எண்	போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பெயர்	ஒருங்கிணைப் பிற்கு பிற்கு கழகத்தின் பெயர்	ஒருங்கிணைக் கப்பட்ட நாள்
17	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம் 1), மதுரை		
18	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம் 2), திருநெல்வேலி		
19	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம் 3), நாகர்கோவில்	7 தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை) லீட், மதுரை	6.1.2004
20	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம் 4), திண்டுக்கல்		
21	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை கோட்டம் 5), விருதுநகர்		

[2004 ஜூலை 29]

3.0 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதிநிலை

3.1 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நிர்வாகச் செலவும், இயக்கச் செலவும் அதிகரித்ததன் காரணமாக, ஒட்டுமொத்த செலவினங்கள் தொடர்ச்சியாக அதிகரித்தன. மாறாக, பேருந்துப் பயணக் கட்டணம் மாற்றியமைக்கப்படாததால் வருவாய் அதிகரிக்கவில்லை. அதனால், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்படத் தொடங்கியது முதல், மார்ச் 2004 (தணிக்கைக்கு முன்) வரை ஏற்பட்டு வந்த மொத்த இழப்பு ரூபாய் 2166.39 கோடி ஆகும். இத்தகைய இழப்பிற்கு காரணம் வருவாய்க்கும் செலவினங்களுக்கும் உள்ள பெரிய இடைவெளியாகும்.

2002-03 நிதியாண்டில், அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ரூ.4.21 கோடி இழப்பு ஏற்பட்டது. 2003-2004-ல் எண்ணெய் நிறுவனங்கள் அதிவேக டீசல் எண்ணெய் விலையினை அடிக்கடி உயர்த்தியதன் காரணமாக அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ரூ.32.13 கோடி அளவுக்கு (தணிக்கைக்கு முன்பு) இழப்பு ஏற்படலாம்.

3.2 அதிவேக டீசல் மற்றும் மசகெண்ணெய் பயன்பாடு

2002-2003 ஆம் ஆண்டில் ஒரு லிட்டர் அதிவேக டீசலுக்கு 4.37 கி.மீ. இயக்கப்பட்டது. எரிபொருள் சிக்கன நடவடிக்கை காரணமாக 2003-2004 ஆம் ஆண்டில் 4.45 கி.மீ. ஆக அது உயர்ந்துள்ளது. டீசல் இயக்கத் திறன் மேம்பாடு காரணமாக 2003-2004-ல் சுமாராக ரூ.23.15 கோடி சேமிக்கப்பட்டுள்ளது. என்னின் ஆயில் உபயோகம் 10,000 கி.மீ. இயக்கத்திற்கு 11.09 லிட்டரிலிருந்து 9.58 ஆக நடப்பாண்டில் குறைந்துள்ளது.

3.3 டீசல் விலை அதிகரிப்பு

உலக அளவில் பெட்ரோலிய எண்ணெய் பொருட்களின் விலை மாறுபடுவதன் அடிப்படையில், டீசல் மற்றும் பெட்ரோலிய பொருட்களின் விலையை மைய அரசு மாற்றி அமைக்கின்றது. ஆனால், அவ்விலை உயர்விற்கேற்ப, தமிழகத்தில் பேருந்து கட்டணங்கள் உயர்த்தப்படுவதில்லை. 2002-03 ஆம் ஆண்டில் ரூ.1060.27 கோடியாக இருந்த டீசல் பயன்படுத்துவதற்கான செலவினம், 2003-2004 ஆம் ஆண்டில் ரூ.1186.20 கோடியாக (தணிக்கைக்கு முன்) உயர்ந்துள்ளது.

3.4 சலுகை அடிப்படையில் அதிவேக டீசல் இந்திய ஆயில் நிறுவனத்திடம் வாங்குதல்

இந்திய ஆயில் நிறுவனம் தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு சலுகை அடிப்படையில் அதிவேக டீசல் வழங்குவது தொடர்பாக அந்நிறுவனத்துடன் 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒப்பந்தம்

2004 ஜூலை 29]

செய்து கொண்டுள்ளன. ஒப்பந்தத்தில் உள்ள விதிமுறைகள் மற்றும் வரையறைகளின்படி இந்திய ஆயில் நிறுவனம் 1 கிலோ லிட்டருக்கு ரூ.700.00 என்ற சலுகையின் அடிப்படையில் 1-10-2003 முதல் 30-9-2004 வரை அதிவேக டீசலை அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வழங்க ஒப்புக் கொண்டுள்ளது. இதைத் தவிரவும், அந்நிறுவனம் தங்கள் செலவிலேயே எரிபொருள் வசதிகளை நவீன தொழில் நுட்பங்களுக்கேற்ப மேம்படுத்தவும், தற்பொழுதுள்ள நிழற்குடை, நடைமேடைகளையும் மேம்படுத்தவும் ஒப்புக்கொண்டுள்ளது. மற்ற எண்ணெய் நிறுவனங்கள், அதாவது பாரத் பெட்ரோலியம் மற்றும் இந்துஸ்தான் பெட்ரோலியம் நிறுவனங்கள், இதுபோன்ற சலுகைகளை வழங்க முன்வந்துள்ளன. மேற்கண்ட சலுகைகளினால் எரிபொருள் செலவில் ஒரு ஆண்டிற்கு சுமார் ரூ.36.00 கோடி தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் சேமிக்கப்படுகிறது.

3.5 நிர்வாகச் செலவு அதிகரிப்பு

போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்களுக்கு, நேரடி பேச்சுவார்த்தை மூலம், ஊதிய உயர்வு அளிக்கப்படுகிறது. 1-9-98 முதல் செயல்படுத்தப்படும் ஒப்பந்தத்தின்படி, சராசரியாக ஒரு பணியாளருக்கு ஒரு மாதத்திற்கு ரூ.835 கூடுதலாக அளிக்கப்பட்டது. இதனால் ஏற்பட்ட மொத்த கூடுதல் செலவினம், ஓராண்டிற்கு ரூ.231 கோடியாகும். பேருந்து இயக்க வருவாயில், நிர்வாகச் செலவினம் 38 முதல் 53 சதவீதமாகும்.

பணியாளர் எண்ணிக்கையில் குறிப்பிடத்தக்க உயர்வு இல்லையாயினும் நிர்வாக செலவினம் ஒவ்வொரு வருடமும் கடுமையாக உயர்ந்துள்ளது. 1991-92 ஆம் ஆண்டில் ரூ.388 கோடியாக இருந்த நிர்வாகச் செலவினம், 2003-2004 ஆம் ஆண்டில் (தணிக்கைக்கு முன்), ரூ.1395.45 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது.

3.6 செலவினத்தை உளளடக்கும் அளவு

நிர்வாகச் செலவு அதிகரிப்பு, டீசல் மற்றும் இடுபொருள் விலை அதிகரிப்பு இவற்றிற்கு தகுந்தாற்போல், போக்குவரத்துக் கழகங்களால் வருவாயை அதிகப்படுத்த இயலவில்லை. 2001 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்களில் பேருந்து கட்டணங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டபின், மைய அரசு உலக அளவில் எண்ணெய் பொருட்களின் விலை மாற்றத்தையொட்டி அடிக்கடி எரிபொருட்களின் விலையை அதிகப்படுத்தியுள்ளது. எனினும், டிசம்பர் 2001-க்குப் பின் பேருந்து கட்டணங்கள் உயர்த்தப்படவில்லை. எனவே, வருவாய்க்கும் செலவினங்களுக்கும் இடையேயுள்ள இடைவெளி தொடர்கிறது.

[2004 ஜூலை 29]

3.7 நிலுவையில் உள்ள கடன் பொறுப்புகள்

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ந்து செயல்பட அதிகமாக அக்கழகங்கள் வெளிக்கடன் பெற வேண்டி உள்ளது. விபத்துக்களில் சிக்கி உயிரிழந்தவர்களுக்கு சட்ட ரீதியாக செலுத்தப்படவேண்டிய இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்குவதையும், எரிபொருள் மற்றும் உதிரி பாகங்கள் வழங்கும் நிறுவனங்களுக்கு செலுத்த வேண்டிய தொகையினை செலுத்துவதையும் தள்ளிப்போட வேண்டியுள்ளது. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கடன் சுமையில் சிக்குண்டுள்ளன. அதிக அளவில் கடன் சுமையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உள்ள நிலையில் நிதி நிறுவனங்கள் மேலும் நிதி உதவி வழங்க முன்வரவில்லை.

எரிபொருள், உதிரி பாகங்கள் ஆகியவற்றிற்காக பட்ட கடன்களை செலுத்த வேண்டிய மற்றும் சட்டபூர்வமாக செலுத்தப்பட வேண்டிய தொகை ஆகியவை உயர்ந்து கொண்டே வருவதன் காரணமாக, போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதி நிலைமை மிகவும் மோசமான நிலையில் உள்ளது. 31.03.2004-ல் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கடன் பொறுப்புகள் பற்றிய விவரம் பின்வருமாறு:

விவரம்	ரூபாய் கோடியில்
உயர் வேக டீசல் எண்ணெய் மற்றும் மசகு எண்ணெய்	68.02
உதிரி பாகங்கள் உருளிகள் மற்றவை வழங்கியவர்களுக்கு	26.02
விபத்து இழப்பீட்டாக நீதி மன்றங்களில் செலுத்த வேண்டியது	75.71
சட்ட ரீதியாக செலுத்தப்பட வேண்டிய வருங்கால வைப்பு நிதி, பணிக் கொடை மற்றும் தொழிலாளர்களிடமிருந்து பிடித்தம் செய்யப்பட்ட தொகை	319.10
இதர இனங்கள்	3.99
மொத்தம்	492.84

2004 ஜூலை 29]

நிதி நெருக்கடியின் காரணத்தினால் பேருந்துகளின் இயக்கத்தைச் சீராக வைப்பதற்கான வயது முதிர்ந்த பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை வாங்கவும், போதிய உதிரி பாகங்களை கொள்முதல் செய்யவும் இயலவில்லை.

கடந்த ஆண்டுகளில், மார்ச் 2004 முடிய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அடைந்த தொடர் நட்பம் ரூ.2166.39 கோடியாகும். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 31-03-2004 முடிய செலுத்த வேண்டிய நிலுவைத் தொகை ரூ.492.84 கோடியாகும். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வாங்கிய டீசல், உதிரி பாகங்கள், சட்டரித்யாகச் செலுத்த வேண்டிய தொகை மற்றும் விபத்து ஈட்டுத் தொகையும் இதில் அடங்கும். நிதி நிறுவனங்களிடமிருந்து இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெற்ற கடன், 31-03-2004 அன்றைய நிலவரப்படி ரூ.844.82 கோடி நிலுவையில் உள்ளது. நிதி நெருக்கடியின் காரணமாக பல போக்குவரத்துக் கழகங்கள், கடன் மற்றும் வட்டித் தொகை போன்றவற்றை குறித்த காலத்தில் செலுத்த முடியவில்லை. நடப்பாண்டில் தவணை தவறிய கடன் தொகை மார்ச் 2004 வரை மட்டும் ரூபாய் 273.64 கோடி நிலுவையாக உள்ளது. 1995-96-ல் கட்டிய வட்டித் தொகை ரூ.77.77 கோடி. ஆனால், 2003-2004-ல் செலுத்த வேண்டிய வட்டித் தொகை ரூ.114.00 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது.

4.0 பழைய பேருந்துகளைக் கழித்தல் மற்றும் அவற்றிற்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகள் வாங்குதல்

4-4-2004 அன்று ஆளுநர் நிகழ்த்திய உரையில் இரண்டு கட்டமாக ஏறக்குறைய 2500 பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகள் மாற்றம் செய்யப்பட உள்ளன என அறிவிக்கப்பட்டது. 2,375 பேருந்துகள் உடனடியாக மாற்றப்படவேண்டிய சூழ்நிலையில் உள்ளதாக போக்குவரத்துக் கழகங்களால் தெரிவிக்கப்பட்டு உள்ளன. போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதிநிலைமையை கருத்தில் கொண்டு, தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திடமிருந்து கடன் உதவி பெற்று 2003-2004 வருடத்தில் 10.50 பேருந்துகள் வாங்க திட்டமிடப்பட்டது. இத்திட்டமானது தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டு 2005 மார்ச் வரையில் இரண்டாம் கட்ட நிலையாக 1325 பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்படும்.

4.1 பேருந்து அடிச்சட்டங்கள் வாங்குதல்

2003-2004 ஆம் ஆண்டில் 500 பேருந்துகளுக்கான அடிச்சட்டங்கள் வாங்கப்பட்டுள்ளன. ஒப்பந்தப்புள்ளி முறையில் 5.50 பேருந்து அடிச்சட்டங்கள் வாங்குவதற்காக நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. சென்னை

[2004 ஜூலை 29]

மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் 147 யூரோ-II என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. சென்னை நகரில் சுற்றுப்புறச் சூழல் கெடுதலை இது குறைத்துள்ளது. வயதான மற்றும் ஊனமுற்ற பயணிகள், குழந்தைகள் நலனைக் கருதி 10 தாழ்தளப் பேருந்துகள் சென்னை மாநகரத்தில் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன.

4.2 பேருந்து பழுது நீக்குதல்

பேருந்து கூண்டுகள் பழுது பார்ப்பதற்கும் மற்றும் இயந்திரப் பழுதுகள் பார்ப்பதற்கென மட்டுமே ரூ.30.00 கோடியை (ரூபாய் முப்பது கோடி மட்டும்) போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அரசு வழங்கியுள்ளது. 5,316 பேருந்துகள் பெரும் பழுதுகள் பார்க்கப்படவேண்டியவை என கண்டறியப்பட்டு, அவற்றில் 1,032 பேருந்துகள் பழுதுபார்த்து சரிசெய்யப்பட்டுவிட்டன. 80 பேருந்துகள் குறித்த பழுது பார்க்கும் பணி முன்னேற்றத்தில் உள்ளன. பேருந்துகள் பழுதுபார்ப்பதற்காக அரசு வழங்கிய ரூ.30.00 கோடியில் இந்த வகையில் இதுவரை ரூ.25.07 கோடி செலவிடப்பட்டுள்ளது.

5.0 மற்ற மாநிலங்களில் உள்ள பேருந்து பயணக் கட்டண அமைப்புடன் ஒப்பீடு

திரண்ட கடுமையான இழப்புகள், பேருந்து இயக்கத்திற்குத் தேவையான இடுபொருட்களின் விலையுயர்வு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களை கடுமையான நிதிநெருக்கடிக்கு தள்ளிய நிலை பயணக் கட்டணத்தை மாற்றியமைக்கும் அவசியத்தை ஏற்படுத்தியது. வெளிநிதி உதவியை எதிர்பாராது தன்னிறைவாக தனது செயல்பாடுகளை நிறைவேற்றிக்கொள்ளவேண்டும் என்ற அடிப்படையில், தமிழக அரசு 25-10-99-க்குப் பின்னர் உயர்த்தப்படாமல் இருந்த பேருந்து கட்டணத்தை 6-12-2001 முதல் சிறிதளவு உயர்த்தி சீரமைத்தது.

அதன் பிறகும், ஏனைய மாநிலங்களோடு ஒப்பிடும் பொழுது, தமிழ்நாட்டில்தான் பேருந்துக் கட்டணம் மிகவும் குறைவாக உள்ளது. புறநகர் சேவைக்கான தற்போதைய பேருந்து கட்டண விகிதம் அண்டைய மாநிலங்களின் பேருந்து கட்டண விகிதத்துடன் ஒப்பிடப்பட்டு அதன் விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது:

2004 ஜூலை 29]

(ஒரு கி.மீ. கட்டணம் பைசாவில்)

மாநிலம்	கட்டண விகிதம் அமுலுக்கு வந்த தேதி	புறநகர் (சாதாரணம்)	புறநகர் (குறிப்பிட்ட நிறுத்தத்தில் நிற்பவை)	புறநகர் (விரைவு)	சொகுசு	அதி சொகுசு
தமிழ்நாடு	6.12.2001	28	—	—	32	38
அந்திரா	4.2.2003	35	—	40	45	52
கேரளா	1.10.2001	35	43	46	54	63
கர்நாடகம்	1.5.2003	28.50	—	37.25	42.50	50.75

மேற்கண்ட அட்டவணைகளிலிருந்து அண்டை மாநிலங்களுடன் ஒப்பிடுகையில், தமிழ்நாட்டில் பேருந்துக் கட்டணங்கள் மிகவும் குறைவு என்பது தெளிவாகும்.

6.0 சாலைப் பாதுகாப்பு மற்றும் விபத்துக்களைத் தவிர்த்தல்

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வழங்க வேண்டியுள்ள விபத்து இழப்பீட்டுத் தொகை 1991-92 ஆம் ஆண்டில் ரூ.16.03 கோடியாக இருந்தது. 2003-2004 ஆம் ஆண்டில் (தணிக்கைக்கு முன்) ரூ.114.60 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது. எனவே, அரசு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளால் ஏற்படும் விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்கு, முக்கியத்துவம் தரப்பட்டு தக்க மேல்நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. பொதுமக்களுக்கு பாதுகாப்பான, சிக்கனமான, சிறப்பான போக்குவரத்து இயக்கத்தை அளிப்பதற்கு அரசு முக்கிய கவனம் செலுத்துகிறது. விபத்துகளை தடுப்பதில் ஓட்டுநர்களின் பங்கு மிகவும் இன்றியமையாததாகும். முறையான புத்தொளிப் பயிற்சி, யோகா பயிற்சி, பாதுகாப்பு மருந்தகங்கள், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளில் பாதுகாப்பு குறித்து அறிவுறுத்தும் வகுப்புகள், பாதுகாப்பாக ஓட்டுதலுக்கு பரிசுத் திட்டங்கள், தொடர்ந்து 10 ஆண்டு காலத்திற்கு விபத்தில்லாமல் பணிபுரிந்த ஓட்டுநர்களுக்கு ஒரு சிறப்பு ஊதிய உயர்வு முதலியன, விபத்தினைத் தவிர்த்து பாதுகாப்பாக ஓட்டுநர்கள் இயக்குவதை உறுதி செய்யும்பொருட்டு, அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எடுத்த சில நடவடிக்கைகளாகும். பள்ளி இறுதித் தேர்வில் தேர்ச்சி பெற்ற திறமை வாய்ந்த இளைஞர்களைத்

[2004 ஜூலை 29]

தேர்வு செய்து, அவர்களுக்கு 12 வாரங்களுக்கு கனரக மோட்டார் வாகனங்களை இயக்குதல், பேருந்தில் ஏற்படும் பழுதுகளைச் சரிபார்த்தல், மற்றும் முதலுதவி அளித்தல் ஆகியவற்றில் தீவிர பயிற்சிகள் ஆகியவற்றை சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் அளிக்கின்றது. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஏற்படும் வேலைவாய்ப்புகளில் இப்பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களுக்கு முன்னுரிமை அளிக்கப்படுகின்றது. தமிழ்நாடு அரசு, போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கனரக வாகன ஓட்டுநர்களாக நியமனம் பெறுவதற்குரிய குறைந்தபட்ச கல்வித் தகுதியை 8ஆம் வகுப்பிலிருந்து எஸ்.எஸ்.எல்.சி/பத்தாம் வகுப்புத் தேர்ச்சி என உயர்த்தி அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நெடுந்தாரப் பேருந்துகளில் இரவுப் பணியில் ஈடுபடும் ஓட்டுநர்களின் சிரமத்தினையும், பயணிகளின் பாதுகாப்பினையும் கருதி தேவையான தடங்களில் இரண்டு ஓட்டுநர்களை பணியில் ஈடுபடுத்தும் முறை கடைப்பிடிக்கப்படுகிறது.

6.1 பெண் ஓட்டுநர்கள் நியமனம்

1993 ஆம் ஆண்டில் முதன் முதலில் நாகர்கோவிலில் பெண் ஓட்டுநர் ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டார். அதனைத் தொடர்ந்து 2003 ஆம் ஆண்டில், மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை), சென்னை, இரண்டு பெண் ஓட்டுநர்களை நியமித்துள்ளது.

7.0 விபத்துக்குறைவு விவரம்

பாதுகாப்பான இயக்கத்திற்கு தொடர்ந்து எடுத்த பல்வேறு நடவடிக்கைகளால் விபத்துக்கள் விழுக்காடு கட்டுப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

விபரம்	2001-2002	2002- 2003	2003-2004
மொத்த விபத்து குறியீடு (ஒரு லட்சம் கி.மீ இயக்கத்திற்கு)	0.37	0.31	0.32
உயிர் இழப்பு விபத்து	1322	1242	1269
இறந்தவர்களின் எண்ணிக்கை	1661	1488	1446

2004 ஜூலை 29]

8.0 பயணிகளுக்கான வசதிகள்

சென்னையிலும், இதர முக்கிய நகரங்களிலும் பல பேருந்து நிறுத்தங்களிலும், பேருந்து நிலையங்களிலும் இரவு நேரப் பயணிகளின் பாதுகாப்பு கருதி மின்னொளி விளம்பரப் பலகைகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன. இரண்டு சக்கர வாகனங்களை, பேருந்து நிலையங்களில் நிறுத்தி பேருந்து பயணத்தைத் தொடர்வதற்கு இயலும் வகையில், சில பேருந்து நிலையங்களில் போதுமான இடங்களை மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒதுக்கியுள்ளது. சென்னையிலிருந்து புறநகர், வெகுதூரப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுதல், புதிதாக கோயம்பேட்டில் அமைக்கப்பட்ட சென்னை புறநகர் பேருந்து நிலையத்திற்கு மாற்றப்பட்டுள்ளதைத் தொடர்ந்து, பயணிகளின் நலன் கருதி, புதிய பேருந்து நிலையத்தை சென்னையிலுள்ள அனைத்துப் பகுதிகளுடன் இணைக்கும் வகையில், பல புதிய வழித்தடங்கள் தொடங்கப்பட்டு பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. எனவே, இதுவரை சென்னை உயர்ந்திமன்ற வளாகத்தைச் சுற்றி போக்குவரத்துக்கு இடையூறாக சாலைகளில் நிறுத்தப்பட்டிருந்த மாநகரப் பேருந்துகள் அனைத்தும், பழைய வெளியூர் மற்றும் மாநில விரைவு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்து நிலையங்களுக்குள் நிறுத்தப்பட்டு பயணிகளின் பாதுகாப்பும், நலனும் மேம்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இதன் விளைவாக அப்பகுதியில் போக்குவரத்து நெரிசல் மிகுந்த அளவு குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

9.0 பயணச் சலுகைகள்

தமிழ்நாட்டில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய பின்வரும் தரப்பினருக்கு பயணச் சலுகைகள் அளிக்கப்படுகின்றன.

1. நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள், சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்கள், முன்னாள் சட்டப் பேரவை மற்றும் மேலவை உறுப்பினர்கள்.
2. மாணவர்கள்
3. அரசினால் தெரிவு செய்யப்பட்ட பத்திரிகை நிருபர்கள்
4. மத்திய / மாநில ஓய்வூதியம் பெறும் சுதந்திர போராட்ட வீரர்கள் மற்றும் எல்லை/மொழி போராட்ட வீரர்கள், விடுதலைப் போராட்ட வீரர்களின் விதவை மனைவியர்

[2004 ஜூலை 29]

மற்றும் வாரிசுதாரர்கள், தமிழ் மொழியினை காக்கும் பொருட்டு மொழிப் போராட்டத்தில் கலந்து கொண்டதற்காக அரசிடமிருந்து மொழிக்காவலர் நிதி உதவி பெறுபவர்களின் மனைவி அல்லது கணவர் மற்றும் வயதடையாத வாரிசுதாரர்கள்.

5. புற்று நோயாளிகள், உடல் ஊனமுற்றோர், காதுகேளாதோர் மற்றும் கண்பார்வையற்றவர்கள், மனவளர்ச்சி குன்றியவர்கள் மற்றும் வலிப்பு நோயாளிகள்

6. நாடகக் கலைஞர்கள்

9.1 மாணவர் பயணச் சலுகை

அனைத்து மாணவர்களுக்கும் பயனளிக்கும் நோக்குடனும், அனைவருக்கும் கல்வி என்ற திட்டத்திற்கு உண்மையான பொருள் கொடுக்கும் நோக்குடனும் 2004 ஜூன் திங்கள் முதல் நாள் முதல் தொடங்கும் கல்வியாண்டு முதல், 1 ஆம் வகுப்பு முதல் 12 ஆம் வகுப்பு வரை தனியார் பள்ளிகள் உட்பட அனைத்துப் பள்ளிகளிலும் பயின்று வரும் மாணவர் மாணவியர்கள் அனைவருக்கும் அவர்கள் வீட்டிலிருந்து பள்ளிக்கும் பள்ளியிலிருந்து வீட்டிற்கும் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் இலவசமாக பயணம் செய்ய இலவசப் பேருந்து பயணச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. இலவச பேருந்து பயணச்சீட்டுகள், எல்லா விடுமுறை நாட்களும் உட்பட அனைத்து நாட்களுக்கும் செல்லுபடியாகும். இதேபோன்று, தனியார் கல்லூரிகள் உட்பட அனைத்து கல்லூரிகளிலும் பயிலும் எல்லா மாணவர்களுக்கும் வீட்டிலிருந்து கல்லூரிக்கும், தொழில் நுட்ப பயிலகம், தொழிற்பயற்சி நிலையம், தனியார் கலைக் கல்லூரிக்கும், பின் அவ்விடத்திலிருந்து வீட்டிற்கும், போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பயணம்செய்ய 50% சலுகை கட்டண பேருந்து சீட்டுகள் 2004 ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்கள் 1 முதல் வழங்கப்படுகின்றன. இந்தச் சலுகை விடுமுறை நாட்கள் உட்பட எல்லா நாட்களுக்கும் பொருந்தும். மேலும், சென்னை மாநகரப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் கல்லூரி மாணவர்களுக்கு, அவர்கள் நூலகத்திற்குச் சென்று பின் வீட்டிற்கு பயணிக்க 60 மாற்று டோக்கன்கள் வரை வழங்கப்படுகின்றன.

மாணவர் பயணச் சலுகையினால் 2003-2004 ஆம் ஆண்டில் 19,14,288 மாணவர்கள் பயன் பெற்றனர். 1-6-2004 முதல் மாணவர் பயணச் சலுகையின்கீழ் கூடுதலாக பயனடைந்த மாணவர்களின் எண்ணிக்கை

2004 ஜூலை 29]

5,68,908 ஆகும். மாணவர் பயணச் சலுகைத் திட்டத்தின்கீழ் மொத்தம் 24,83,196 மாணவர்கள் பயனடைந்துள்ளனர். இத்திட்டத்தின்கீழ் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அரசு அளிக்கவேண்டிய உதவித் தொகை ரூ.291.41 கோடியாகும். மாணவர்களிடமிருந்து போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வசூலிக்கும் தொகை ரூ.17.55 கோடியாகும். மீதமுள்ள ரூ.176.08 கோடி போக்குவரத்துக் கழகங்களால் சமுதாயச் சேவையாக ஏற்றுக் கொள்ளப்படுகிறது. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சலுகைக் கட்டணமாக வசூலிக்கும் தொகை மற்றும் அரசு வழங்கும் இழப்பீடு போக, மீதமுள்ள சலுகைக் கட்டண செலவுத் தொகையினை அக்கழகங்களே சமுதாயச் சேவையாக வழக்கமாக ஏற்றுக்கொள்கின்றன.

10.0 பயணிகளுக்குச் சலுகைகள்

பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் பொதுப் பயணிகளின் நலன் கருதி, மாதாந்திரப் பயண அட்டைகள் வழங்கப்படுகின்றன. இதற்கு பெருநகர் மற்றும் நகரப் பேருந்துகளில் மாதத்தின் எல்லா நாட்களிலும், இருப்பிடத்திலிருந்து செல்லுமிடத்திற்குச் சென்று வர குறிப்பிட்ட நிறுத்தத்தில் நிறுத்தும் பேருந்துகளில் 40 நடைகளுக்குரிய கட்டண விகிதம் மாதாந்திரக் கட்டணமாக வசூலிக்கப்படுகிறது.

10.1 விருப்பம் போல பயணம் செய்யும் கட்டணச் சீட்டுகள் (மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் மட்டும்)

கீழ்க்கண்ட கட்டண விகிதத்தில் பயணிகள் தங்கள் விருப்பம் போல் மாநகரத்தில் எங்கு வேண்டுமானாலும் பயணச் சீட்டில் அச்சிடப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டு பயணம் செய்யலாம்:

- 1) ஒரு நாள் பயணச் சீட்டு ரூ.30
- 2) வாராந்திரப் பயணச் சீட்டு ரூ.160
- 3) மாதாந்திரப் பயணச் சீட்டு ரூ.600

10.2 இணைய தளம் அமைத்தல் மற்றும் கணினி மூலம் முன்பதிவு செய்தல்

ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கென தனியாக ஒரு இணைய தளம் ஏற்படுத்தப்பட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பற்றிய விவரங்கள்

[2004 ஜூலை 29]

அனைத்தும் இதன் மூலம் பொதுமக்கள் எளிதாக அறிந்து கொள்ளும்படி வசதி செய்யப்பட்டுள்ளது. மேலும், வெகுதூரம் பயணம் செய்யும் பயணிகளின் வசதியை முன்னிட்டு கணினி மூலம் முன்பதிவு செய்யும் வசதி அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

10.3 திரும்பி வர முன் பதிவுக் கட்டணச் சலுகை

அரசு விரைவு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் இருக்கை முன்பதிவு செய்பவர்கள், சேரும் இடத்திலிருந்து புறப்படும் இடம் வரை திரும்ப வரவும், ஒரே நேரத்தில் முன்பதிவு செய்தால் அவர்களுக்கு மொத்த பயணக்கட்டணத்தில் 10 சதவிகிதம் கழிவு வழங்கப்படுகிறது.

10.4 வெளிமாநில பயணத்திற்கு சலுகை

வெளி மாநிலத்திற்கு இயக்கப்படும் அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் இருக்கை முன்பதிவு செய்பவர்கள் அவர்கள் சென்னையில் வசிக்கும் இடத்திலிருந்து சென்னை புறநகர் பேருந்து நிலையம் செல்ல மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் இலவசமாக பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

10.5 சுற்றுலா மற்றும் புனித இடங்களுக்கு பயணம் மேற்கொள்ள பேருந்துகள்

சுற்றுலா மற்றும் புனித இடங்களுக்கு பயணம் மேற்கொள்ளும் பயணிகளின் வசதிக்காக, ஒப்பந்த ஊர்தி என்ற முறையில் இயக்கப்படும் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளின் வாடகைக் கூட்டணம் ஏற்கனவே உள்ள ரூ.500/-க்கு பதிலாக நாளொன்றுக்கு குறைந்தபட்ச ஒப்பந்த வாடகையாக ரூ.3,500/- வசூலிக்கப்படுகிறது.

11. 0 தொழிலாளர் நலத் திட்டங்கள்

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அதன் தொழிலாளர்கள் மற்றும் அவர்தம் குடும்பத்தினரின் நலம் பேண, கீழ்க்கண்ட நலத் திட்டங்களை செயல்படுத்தி வருகின்றன:

1. பணி அடிப்படையிலான சிறப்பு சம்பள உயர்வு
2. தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகளுக்கு இலவச பயண அனுமதிச் சீட்டு வழங்குதல்

2004 ஜூலை 29]

3. சலுகைக் கட்டண சிற்றுண்டி வசதிகள்
4. கல்விப் படிக்க
5. ஊதியம் சார்ந்த படிக்க
6. வழக்குக் கட்டணம் ஈடு செய்தல்
7. சீருடைகள்
8. குடும்பநல நிதி
9. திருமணக் கடன்
10. திருப்பான் படி (Steering Allowance)
11. விருப்ப ஓய்வூதியத் திட்டம்
12. விடுப்புப் பயன்கள்
13. விடுமுறை விடுதி
14. சிறப்பு நல நிதித் திட்டம்
15. ஊழியர்களின் பிள்ளைகளுக்காக மருத்துவக் கல்லூரி, பொறியியல் கல்லூரி மற்றும் தொழில்நுட்பப் பயிலகங்கள்
16. தொழிலாளர் ஓய்வு கால சேமநல நிதித் திட்டம்
17. அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கான ஓய்வூதியத் திட்டம்
18. இறுதிச் சடங்கு செலவுகள்

12.0 பேருந்து இயக்கத்தினைப் படிப்படியாக தாராளமயமாக்குதல்

2002-2003ஆம் ஆண்டில் சில குறிப்பிட்ட தடப் பேருந்துகள் மற்றும் இயக்கம் படிப்படியாகத் தாராளமயமாக்கப்படும் என்று அரசு கொள்கை முடிவு அறிவிக்கப்பட்டது.

தாராளமயமாக்குவதற்குரிய நடைமுறைகளைக் கண்டறிய அமைக்கப்பட்ட உயர்மட்டக் குழுவின் பரிந்துரையின் அடிப்படையில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிடமிருந்து தனியார் உரிமையாளர்களுக்கு

[2004 ஜூலை 29]

திறந்த ஒப்புத்தப்புள்ளிகளின் அடிப்படையில் மாற்றம் செய்ய உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்கள், தேசியமயமாக்கப்படும் பகுதி திட்டத்திலிருந்து விலக்கப்படும் வகையில் பகுதி திட்டத்தை மாற்றியமைக்க பகுதி திட்டத்தின் திருத்தப்பட்ட வரைவு அறிவிக்கை 12-II-2002 ஆம் நாளிட்ட அரசிதழில் வெளியிடப்பட்டது. சிலர் இந்த வரைவு அறிவிக்கையை எதிர்த்து உயர் நீதிமன்றத்தில் நீதிப்பேராணை மனுக்கள் தாக்கல் செய்து உள்ளனர். அவை நிலுவையில் உள்ளன. உயர் நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பிற்குப் பிறகு உரிய மேல்நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

12.1 சிக்கன நடவடிக்கைகள்

நிர்வாகச் செலவைக் கட்டுப்படுத்தும் பொருட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களால் பல்வேறு சிக்கன நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன.

1. புதிதாக பணியாளர்களை பணியில் அமர்த்துவது, (ஒய்வுபெற்ற பணியாளர்கள் இடத்திற்கு பணியாளர் அமர்த்துவது உட்பட) நிறுத்தப்பட்டுள்ளது.
2. புதிதாக பணியிடங்களை உருவாக்குவது எல்லா பிரிவுகளிலும் நிறுத்தப்பட்டுள்ளது.
3. நிர்வாக அளவில் அலுவலர்களுக்குப் பதவி உயர்வு அளிப்பது நிறுத்தப்பட்டுள்ளது.

12.2 மக்கள் நீதிமன்றம்

விபத்து இழப்பீட்டு செலவினை கட்டுப்படுத்தவும், விரைவாக இழப்பீடு வழங்கவும் லோக் அதாலத் முறையில் இரு தரப்பினரும் சம்மதித்து இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்கும் முறை அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இம்முறையின் காரணமாக அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் ஒரு வருடத்தில் ரூ.3.00 கோடி செலவினம் குறைந்துள்ளது.

12.3 இயக்கத்தில் சாதனை

அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் இயக்கப்படும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 15,316 மற்றும் மாற்றுப் பேருந்துகள் எண்ணிக்கை 1,348 ஆகும். சென்ற ஆண்டு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளின் மொத்த இயக்க தூரம் 233.24 கோடி கி.மீ. ஆகும். அதற்கு முந்தைய ஆண்டுடன் இதனை ஒப்பிடுகையில் 3.87 கோடி கி.மீ.

2004 ஜூலை 29]

அதிகம் இயங்கியுள்ளது. 2002-2003-ல் 100.88 சதவீதமாக இருந்த மொத்த கி.மீ. செயல்பாட்டுத்திறன், 2003-2004-ல் 101.74 சதவீதமாக உயர்ந்தது.

12.4 பேருந்து ஒன்றிற்கான பணியாளர் விகிதத்தில் திருத்தம்

பேருந்து ஒன்றிற்கான பணியாளர் குறித்த நிலை விகிதம் 7.5லிருந்து 6.5 ஆக குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

12.5 பயணக்கட்டண வசூலில் சாதனை

2003-2004 ஆம் ஆண்டில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மேற்கொண்ட சிறப்பு நடவடிக்கைகள் காரணமாக, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடங்கப்பட்ட நாள் முதற்கொண்டு, ஒரே நாளில் வசூலிக்கப்பட்ட கட்டணத் தொகையில், மிக அதிகத் தொகையான ரூ.12.73 கோடி, 24.5.2004 அன்று வசூலாகி சாதனை புரிந்துள்ளன. 24.5.2004 நாளைய வசூல் தொகை, கழகம் வாரியாக சீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

போக்குவரத்துக் கழகங்கள்	மொத்த வசூல்தொகை (ரூபாய் இலட்சத்தில்)
மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை) லிட்., சென்னை.	114.62
அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு) லிட்., சென்னை.	82.03
அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம்) லிட்., விழுப்புரம்.	275.18
அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம்) லிட்., சேலம்.	125.55
அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோயம்புத்தூர்) லிட்., கோயம்புத்தூர்.	187.45
அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கும்பகோணம்) லிட்., கும்பகோணம்	226.16
அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (மதுரை) லிட்., மதுரை.	262.08
மொத்தம்	1273.07

[2004 ஜூலை 29]

12.6 முதலமைச்சரின் பொது நிவாரண நிதிக்கு நன்கொடை வழங்கியது

முதலமைச்சரின் பொது நிவாரண நிதியிலிருந்து பொதுமக்களின் நலனுக்காக பல்வேறு நிவாரண உதவிகள் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன. இதனைக் கருத்திற்கொண்டும், வரிவிலக்கு பெறுவதற்காகவும், முதலமைச்சரின் பொது நிவாரண நிதிக்கு, தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம்) லிமிடெட், விழுப்புரம், நவம்பர் 2003-ல் ரூபாய் ஒரு கோடி நன்கொடை வழங்கியுள்ளது.

13.0 தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்

மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளுக்கு அடிச்சட்டங்கள் வாங்கவும், பேருந்து மேற்கூடு கட்டுமானப் பணிகளுக்கும், பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், நடைமுறை மூலதனத்திற்கும், குறைந்த வட்டியில் நிதி உதவி வழங்கும் பொருட்டு பொது வைப்புகள் திரட்டி கடன் வழங்க ஏதுவாக, தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் 1975 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில் நிறுவப்பட்டது. இந்நிறுவனம் வங்கிசாரா நிறுவனமாக ரிசர்வ் வங்கியில் பதிவு செய்யப்பட்டு, தவணை முறையில் அசல் மற்றும் வட்டியை திருப்பி செலுத்தும் வகையில் நிதி உதவி அளிக்கும் நிறுவனமாக வகைப்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இக்கழகத்தின் மொத்த அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ.70 கோடியாகும். செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ.61.73 கோடியில், அரசின் பங்களிப்பு ரூ.43.03 கோடியாகவும், அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பங்களிப்பு ரூ. 18.70 கோடியாகவும் உள்ளன.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கப்பட்ட நாள் முதல் இலாபத்தை ஈட்டி வருகிறது. கடந்த ஐந்தாண்டுகளில் இந்நிறுவனம் ஈட்டிய இலாபம் பின்வருமாறு:

2004 ஜூலை 29]

(ரூபாய் இலட்சங்களில்)

ஆண்டு	வட்டி தள்ளு படிக்கு முந்தைய ஆதாயம்	வட்டி தள்ளுபடி செய்தது	வட்டி தள்ளு படிக்கு பின்பும் ஆனால் வருமான வரிக்கு முன்பும் ஆதாயம்	வருமான வரி	வருமான வரிக்குப் பிந்தைய ஆதாயம்
1999- 2000	2134.58	-	2134.58	900.00	1234.58
2000- 2001	1821.38	-	1821.38	800.00	1021.38
2001- 2002	3408.40	2223.00	1185.40	490.00	695.40
2002- 2003	*2576.62	1781.00	795.62	255.82	539.80
2003- 2004 (தணிக் கைக்கு உட்பட் டது)	2756.37	2206.37	550.00	197.31	352.69

* தற்போதைய கடன் நிலுவைகள் அனைத்தும் மறு சீரமைப்பு செய்யப்பட்டபோது கடன்களின் வட்டி வீதங்கள் 1.4.2002 முதல் குறைக்கப்பட்டதாலும், காலங்கடந்த செலுத்தாத வட்டி மீது வட்டியும் அபராத வட்டியும் வசூலிப்பது கைவிடப்பட்ட காரணத்தாலும் இத்தொகை மாறியுள்ளது.

[2004 ஜூலை 29]

31-03-2004 ஆம் நாளன்று இந்நிறுவனத்திலுள்ள வைப்புத் தொகை ரூ.829.25 கோடிகளாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கப்பட்ட நாளிலிருந்து 31-03-2004 வரை ரூ.5124.21 கோடி நிதி உதவி அளித்திருக்கிறது. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் உதவியுடன் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களால் இதுநாள் வரை 33,119 புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்பட்டுள்ளன.

14.0 பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு

பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு 1984 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதத்தில் ரூபாய் 5 இலட்சம் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனத்துடனும் ரூபாய் 2 இலட்சம் செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனத்துடனும் தமிழக அரசின் முழு சொந்த நிறுவனமாக தொடங்கப்பட்டது. பின்பு, 2000 ஆம் ஆண்டு மே மாதம் இந்நிறுவனத்திற்காக செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூபாய் 10 இலட்சமாகவும், அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூபாய் 50 இலட்சமாகவும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. இந்நிறுவனம் தற்போது அரசாங்கத்தினால் நியமிக்கப்பட்ட தலைவர் உள்ளிட்ட ஏழு இயக்குநர்கள் கொண்ட குழுவின் மேற்பார்வையில் இயங்குகிறது. இப்பணிக் குழு முழுநேர தொழில்முறை நிர்வாக இயக்குநரால் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகிறது.

பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு, கணினி மென்பொருள் தயாரித்தல், நிர்வாக சேவை, தகவல் மற்றும் தொழில் நுட்பவியல், போக்குவரத்துப் பணி ஆகிய துறைகளில் ஆலோசனை வழங்கும் பணிகளை மேற்கொண்டு செயல்படுகிறது. இந்நிறுவனம் அந்தந்த துறைகளில் தகுதியும் அனுபவமும் கொண்ட சிறந்த ஆலோசகர்கள் அடங்கிய குழுவின் ஆதரவோடு இயங்கி வருகிறது. மேலும் இந்நிறுவனம் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் மற்றும் மாநில நெடுஞ்சாலைத் துறையில் பணிபுரியும் பணியாளர்களிடமிருந்தும் ஓய்வு பெற்ற அரசு செயல் அலுவலர்களிடமிருந்தும், வல்லுநர்களைத் தேர்ந்தெடுத்துக் கொள்வதோடு, அண்ணா பல்கலைக்கழகத்திலுள்ள பேராசிரியர்கள் / விரிவுரையாளர்களின் சேவையையும் பணியின் தன்மை மற்றும் தேவைக்கேற்ப பயன்படுத்தி செயல்பட்டு வருகிறது. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு புதிய பணிகளை பெறுவதற்காக முன்அனுபவமும் மற்றும் திறமையும் வாய்ந்த ஆலோசனை நிறுவனங்களுடன் சேர்ந்து கூட்டு முயற்சியாக பணிகளை மேற்கொள்வதற்கான ஒப்பந்தப் புள்ளிகளில் பங்கேற்று வருகிறது.

2004 ஜூலை 29]

இத்தொழிலில் போட்டியிருந்தபோதிலும், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழு 1984 ஆம் ஆண்டு தொடங்கப்பட்டது முதல் படிப்படியாக முன்னேறி வருகின்றது. தகவல் தொழில்நுட்பவியல் மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்து துறையில் கட்டமைப்பு வசதிகளை மேம்படுத்துவது, நிர்வாக சேவை போன்ற துறைகளில் அதிக அளவில் சேவையை விரிவுபடுத்தும் வாய்ப்பு உள்ளது. நிதி ஆதாரங்களில் தட்டுப்பாடு இருந்தபோதிலும், இப்பகுதிகளில் வணிகத்தை விரிவுபடுத்த முயற்சிகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

மிகப்பெரிய அளவில் மதிப்புடைய திட்டப்பணிகளை பெறுவதற்கான ஒப்பந்தப்புள்ளிகளில் பங்கேற்க ஏதுவாக நிதி ஆதாரங்களை மேம்படுத்த பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக் குழுவின் மூலதனத்தை அதிகரிக்க வேண்டிய அவசியம் உள்ளது.

15.0 சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம்

சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனமானது 1860 ஆம் ஆண்டு இந்திய சங்கங்களின் பதிவு சட்டத்தின்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட நிறுவனமாகும். இந்நிறுவனம் 2003-2004 ஆண்டில் தனது 28 வது ஆண்டு பணியில் அடியெடுத்து வைத்து தொடர்ந்து பணி செய்து வருகின்றது, இது சாலைப் போக்குவரத்து தொடர்புள்ள பிரச்சினைகளைப்பற்றி ஆய்வு மற்றும் ஆராய்ச்சி அறிக்கைகளையும், அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கொள்முதல் செய்யப்படும் பொருட்களின் தரக்கட்டுப்பாட்டிற்காக பரிசோதித்து மதிப்பீட்டறிக்கை தருவது மற்றும் பலதரப்பட்ட பயிற்சி அளிக்கப்படுவதில் மிகப் பெரிய அளவில் ஈடுபட்டு வருகிறது.

சாலை மற்றும் போக்குவரத்துப் பொறியியல் கல்லூரி 1984 ஆம் ஆண்டில் இந்நிறுவன ஆதரவில் ஈரோட்டில் துவக்கப்பட்டது. இதுவரை 3,523 பொறியியல் பட்டதாரிகள் (பி.இ), 159 கணினி பயன்பாட்டியலில் முதுகலை பட்டதாரிகளும் (எம்.சி.ஏ) இந்த பொறியியல் கல்லூரியில் படித்து பட்டம் பெற்றுள்ளனர். 1986-ல் திட்டப்பட்ட திட்டத்தின் கீழ் நிறுவப்பட்ட பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரி 1992-93 ஆம் கல்வியாண்டிலிருந்து சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவன வளாகத்தில் (பெருந்துறையில்) செயல்பட்டு வருகின்றது. இதுவரை இக்கல்லூரி 674 மருத்துவர்களை உருவாக்கியுள்ளது. இது தவிர சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் குரோம்பேட்டை (சென்னை), பர்தூர் மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் மூன்று தொழில்நுட்பக் கல்லூரிகளை 1992-93 ஆம் ஆண்டிலிருந்து நடத்தி வருகிறது.

[2004 ஜூலை 29]

பொறியியல் மற்றும் தொழில்நுட்பப் பயிலகங்களில் 50 சதவீத இடங்களை பொதுப் பிரிவிலும், மீதமுள்ள இடங்கள் அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களின் குழந்தைகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்டு தகுதியின் அடிப்படையில் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தினால் சேர்க்கப்படுகின்றனர். பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரியைப் பொறுத்தவரையில் மொத்தமுள்ள 60-ல் 36 இடங்கள் பொதுவாகவும் மீதமுள்ள 24 இடங்கள் அரசு போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களின் பிள்ளைகளுக்கும் தகுதி அடிப்படையில் ஒதுக்கப்படுகின்றன. இடங்களின் எண்ணிக்கையை 100ஆக உயர்த்த நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. அனைத்து கல்வி நிறுவனங்களும், அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்கள் வழங்கிய வட்டியில்லாக் கடனாக தரும் வைப்புத் தொகையின் மூலம் கிடைக்கும் வட்டி வருமானத்தின் மூலம் பராமரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. மேலும் மேற்கண்ட அனைத்து கல்லூரிகளுக்கும் ஏற்படும் மூலதன செலவுகளை அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களிடமிருந்து பெறப்படும் சிறப்பு மூலதன பங்குத் தொகையைக் கொண்டு ஈடு செய்யப்படுகிறது.

சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், சூம்மிடிபுண்டியில் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சிப்பள்ளி ஒன்றும் மற்றும் தமிழகத்தில் 14 மண்டல பயிற்சி மையங்கள் மூலமாகவும் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சியை அளித்து வருகிறது. 2002-2003 ஆண்டு வரை 37,515 நபர்கள் ஓட்டுநர்களாக பயிற்சி பெற்றுள்ளனர். இந்த வருடத்தில் 589 மாணவர்கள் ஓட்டுநர் பயிற்சி பெற்றுள்ளனர். மேலும் இருசக்கர வாகன ஓட்டுநர் மற்றும் சிறுவாகன ஓட்டுநர் பயிற்சி மையம் ஒன்றை சென்னை தரமணியில் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் தொடங்கியுள்ளது. திருச்சிராப்பள்ளியில் இலகூரக வாகன ஓட்டுநர் மற்றும் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சி மையம் ஒன்று 1997ஆம் ஆண்டு முதல் செயல்பட்டு வருகிறது.

அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் தேவையான முக்கிய பொருட்களாகிய பேருந்து அடிச்சட்டங்கள், மேல்கூடுகள், டயர், டயர் புதுப்பிக்கத் தேவையான அடிப்படை பொருட்கள், பிஸ்டன் அசெம்பிளி, பயணச்சீட்டு அச்சிடுதல் ஆகியவைகளை வாங்குவதற்கு விலை மற்றும் ஒப்பந்த விதிகளை முடிவு செய்து தர, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் இணைப்பு அலுவலகமாக செயல்படுகிறது.

2004 ஜூலை 29]

16.0 தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை, சென்னை

தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை பணித் துறையாக செயலாற்றி வருகிறது. இத்துறை மாநிலத்திலுள்ள சுமார் 10,100 அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு பழுதுநீக்குதல் மற்றும் பராமரிப்புப் பணிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. இத்துறையில் இப்பணிக்கென மாநிலத்தின் மாவட்டத் தலைநகரங்களில் 20 தானியங்கிப் பணிமனைகளும், சென்னை தலைமைச் செயலக வளாகத்தில் ஒரு பணிமனையும் செயல்பட்டு வருகின்றன. மேலும் மாவட்டப் பணிமனைகளின் செயல்பாடுகளை மேற்பார்வையிட மூன்று மண்டலத் துணை இயக்ககங்கள் சென்னை, சேலம் மற்றும் மதுரை ஆகிய இடங்களில் செயல்பட்டு வருகின்றன.

அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு எரிபொருள், மசகு எண்ணெய் வழங்கும்பொருட்டு சென்னையில் இரண்டு எரிபொருள் வழங்கு நிலையங்கள் (ஒன்று நத்தனம், பிற்தொன்று சென்னை, தலைமைச் செயலக வளாகத்தில்) மற்றும் தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோவை, திருச்சி, தருமபுரி, கடலூர், நாகர்கோவில் ஆகிய இடங்களில் ஒவ்வொரு எரிபொருள் வழங்கு நிலையமும் என மொத்தம் பத்து எரிபொருள் நிலையங்கள் இயங்கி வருகின்றன.

17.0 இரயில்வே மற்றும் அஞ்சல் துறை ஆகியவற்றின் ஒருங்கிணைக்கும் முகமை

மத்திய அரசு துறைகளான இரயில்வே, அஞ்சல், தொலை தொடர்பு மற்றும் விமான போக்குவரத்து ஆகிய துறைகள் தமிழ்நாட்டில் செயல்படுத்தும் திட்டங்களை மாநில அரசின் ஒருங்கிணைக்கும் முகமையாக போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுகிறது. அத்துறைகள் தமிழகத்தில் செயல்படுத்தும் திட்டங்களுக்குத் தேவையான நிலங்கள் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர், நில நிர்வாக ஆணையர் ஆகியோருடன் ஒருங்கிணைந்து கையகப்படுத்தப்பட்டு, அத்துறைகளுக்கு வழங்கப்பட்டு திட்டங்கள் செயல்பட உறுதுணையாக போக்குவரத்துத் துறை இயங்குகின்றது.

தமிழ்நாட்டில் ஏற்கெனவே இரயில்வே துறையால் மேற்கொள்ளப்படும் திட்டங்கள் தவிர, கீழ்க்குறிப்பிட்ட திட்டங்கள், திட்டச் செலவுகளில் 50 : 50 என்ற விகிதத்தில் தமிழக அரசு தனது பங்கினை ஏற்று செயல்படுத்தப்படுகின்றன.

[2004 ஜூலை 29]

இரயில் பாதை மாற்றம்

திட்டத்திற்கான தொகை

கடலூர் - விருத்தாச்சலம் - சேலம்	ரூ. 261.00 கோடி (தொழில் துறையால் நிறைவேற்றப்படும் திட்டம்)
சென்னை கடற்கரை - தாம்பரம் (12 சந்திக் கடவுகளை, மேம்பாலங்கள், கீழ்ப்பாலங்களாக மாற்றுவது உட்பட)	ரூ. 622.52 கோடி (போக்குவரத்துத் துறையால் மேற்கொள்ளப்படும்)
<u>புதிய வழித்தடம்</u> அதிவேக போக்குவரத்து வசதி (சென்னை கடற்கரை- வேளச்சேரி)	இத்திட்டத்திற்கு மாநில அரசின் பங்காக 3-ல் 2 பங்கு, இரயில்வேத் துறையின் பங்காக மீதமுள்ள 3-ல் 1 பங்கு என்ற விகிதத்தில் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு, திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளது. (வீட்டு வசதித் துறையின் மூலம்)

இம்மாநிலத்தில் புதிய இரயில்பாதைகள் அமைப்பது, மீட்டர் கேஜ் இருப்புப் பாதைகளை அகல இரயில்பாதையாக மாற்றுவது, இரயில் பாதைகளை விரிவாக்கம் செய்தல், இரயில் வசதிகளை மேம்படுத்துதல் ஆகிய திட்டங்களை விரைவில் நிறைவேற்றும்படி மத்திய அரசை மாநில அரசு தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வருகிறது. ஏற்கெனவே நடைபெற்றுவரும் திட்டங்களுக்கு அதிக நிதி ஒதுக்கீடு செய்யக் கோரி தமிழ்நாடு அரசு, இரயில்வே அமைச்சகத்தினைத் தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வருகிறது.

அனைத்து மாவட்டத் தலைநகரங்களிலும், ஒரு கணினி முன்பதிவு மையம் அமைத்திட அண்மையில் இரயில்வே அமைச்சகம் கொள்கை முடிவு எடுத்துள்ளது. இரயில் நிலையம் இல்லாத மாவட்டத் தலைநகரங்களில் கணினி முன்பதிவு மையம் அமைத்திட அத்துறை மாநில அரசு இலவசமாக இடம் தரவேண்டும் என கேட்டிருந்தது.

2004 ஜூலை 29]

இரயில்வேத் துறையின் வேண்டுகோளுக்கிணங்க செஞ்சியில் கணினி முன்பதிவு மையம் அமைக்க 600 சதுர அடி பரப்பளவு கொண்ட கட்டிடத்தினை இரயில்வேத் துறைக்கு இலவசமாக வழங்க தமிழக அரசு இசைவளித்துள்ளது. சம்பந்தப்பட்ட மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருடன் இரயில்வேத் துறை அதிகாரிகள் தொடர்பு கொண்டு தேவையான கட்டடத்தை தெரிவு செய்த பின், கணினி முன்பதிவு மையம் செயல்படத் தொடங்கும்.

எழும்பூர் இரயில் நிலையங்களை உயர்த்தப்பட்ட இருவழிப்பாதை மூலம் இணைக்க இரயில்வேத் துறை முடிவெடுத்துள்ளது. இதற்காகும் திட்டச் செலவு ரூ.10.44 கோடியாகும். இத்திட்டத்திற்காக சுமார் 7,300 சதுர மீட்டர் நிலத்தினை இலவசமாக தமிழ்நாடு அரசு அளிப்பது பற்றிய செயற்குறிப்பு பரிசீலனையில் உள்ளது.

தமிழ்நாட்டில் இரயில்வே திட்டங்களுக்காக 2004-2005 ஆண்டிற்கு கீழ்க்கண்டவாறு நிதி இரயில்வேத் துறையால் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது:

வரிசை எண்	விவரங்கள்	2004-2005 ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீடு (ரூ.கோடியில்)
1.	<u>புதிய பாதைகள்</u> கரூர்-சேலம் புதிய இரயில்பாதை	10.12
2.	<u>அகல இரயில்பாதையாக மாற்றதல்.</u> கடலூர்-சேலம்	10.00
3.	திருச்சி-நாகூர்-காரைக்கால்	15.90
4.	தஞ்சாவூர்-விழுப்புரம்	15.00
5.	கொல்லம்-திருநெல்வேலி- திருச்செந்தூர் மற்றும் தென்காசி- விருதுநகர்	31.00
6.	விழுப்புரம்-காட்பாடி	1.00
7.	விழுப்புரம்-பாண்டிச்சேரி	11.20
8.	மதுரை-ராமேஸ்வரம்	35.00

[2004 ஜூலை 29]

9.	திருச்சி—மானாமதுரை	15.00
10	இருவழிப்பாதை அமைத்தல் இருகூர்-கோயம்புத்தூர்	7.00
11.	அத்திப்பட்டு-கொருக்குப்பேட்டை	6.00
12.	பட்டாபிராம்-திருவள்ளூர்- நான்காவது மற்றும் திருவள்ளூர் அரக்கோணம்-மூன்றாவது வழிப்பாதை அமைத்தல்.	6.00
13.	அம்பாத்துறை-கொடை ரோடு	2.06
14.	சென்னை கடற்கரை- கொருக்குப்பேட்டை	5.00
15.	மதுரை-திண்டுக்கல்	0.10
16.	சென்னை கடற்கரை-அத்திப்பட்டு நான்காவது பாதை அமைத்தல்	5.00
17.	மாநகர போக்குவரத்துத் திட்டம் திருமயிலை-வேளச்சேரி- (இரண்டாம் கட்டம்)	10.00
18.	சென்னை கடற்கரை-தாம்பரம்- செங்கல்பட்டு -அகல இரயில் பாதையாக மாற்றுதல்.	30.00

தென்னக ரயில்வே சென்னை தாம்பரத்திற்கும் எழும்பூருக்கும் இடையே மீட்டர்கேஜ் இருப்புப் பாதையை அகலப்பாதையாக மாற்றும் திட்டத்தினை மேற்கொள்வதால், 1.7.2004 முதல் மீட்டர் கேஜ் தொடர்வண்டிகள் இயக்குவது நிறுத்தப்பட்டுள்ளன. இதன் காரணமாக தாம்பரத்திற்கும் எழும்பூருக்கும் இடையே போதுமான அதிக பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என தென்னக இரயில்வே சென்னை மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்தினைக் கேட்டுக்கொண்டது. அதன்படி, 1.7.2004 முதல் சென்னை தாம்பரம், பல்லாவரம் மற்றும் கிண்டியிலிருந்து சைதாப்பேட்டை மற்றும் பாரிமுனைக்கும், இடையிலுள்ள இரயில்வே நிலையங்களுக்கிடையேயும் போதுமான அதிக சிறப்புப் பேருந்துகளை மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் இயக்கி வருகிறது.

2004 ஜூலை 29]

17.1 விமான தள விரிவாக்கம்

மாநில அரசின் தொடர்முயற்சியின் காரணமாகவும், போக்குவரத்து வளர்ச்சியின் காரணமாகவும், இந்திய விமான நிலைய ஆணையம், கோயம்புத்தூர் விமான நிலையத்தின் ஓடுபாதையை விரிவுபடுத்தவும், ஓடுபாதையில் மின் விளக்கு வசதியை ஏற்படுத்தவும் தக்க நடவடிக்கை மேற்கொண்டு வருகிறது. இதன் மூலம் ஏர் பஸ், போயிங் வகை பெரிய விமானங்களை இவ்விமான நிலையத்தில் இயக்க முடியும்.

மதுரை விமான நிலையத்தை சர்வதேச விமான நிலையமாக மாற்றுவதற்கும், கோயம்புத்தூர் விமான நிலையத்திற்கென 45.96 ஹெக்டேர் நிலம் கையகப்படுத்துவதற்கும் நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. பெருகிவரும் மக்கள் தேவை மற்றும் தொழில் கட்டமைப்புகளின் வளர்ச்சி இவற்றை கருத்திற்கொண்டு சேலம் மற்றும் தூத்துக்குடி நிலையங்கள் இயக்கத்திற்குக் கொண்டுவரப்பட வேண்டுமென இவ்வரசு மைய அரசை தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வருகிறது. மேலும், சுற்றுலாப் பயணிகளின் வசதிகளை தஞ்சாவூரில் புதிய விமான நிலையம் அமைக்கப்பட வேண்டுமெனவும் இவ்வரசு மைய அரசை அணுகி உள்ளது.

17.2 சென்னை விமான பறக்கும் குழாம்

தமிழக அரசு, சென்னை விமான பறக்கும் குழாமிற்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட உதவித்தொகையாக ஓர் ஆண்டிற்கு ரூ. 3.80 இலட்சம் வழங்கி வருகிறது. மேலும், விமான எரிபொருள் உதவித் தொகையாக ஓராண்டிற்கு ரூ. 3.72 இலட்சம் வழங்கப்படுகிறது.

18.0 நிறைவுரை

இந்தியாவில் முதன்மை மாநிலமாகத் திகழ தமிழ்நாடு எடுத்து வரும் முயற்சிகளின் பாதையாக போக்குவரத்துத் துறை உள்ளது. மாநிலத்தின் முழு பொருளாதார வளத்தையும், பொருளாதார வளர்ச்சியை மேம்படுத்தவும் நவீன திறமையான மற்றும் பாதுகாப்பான போக்குவரத்துத் திட்டம் அவசியம் என இத்துறை நம்புகிறது. பல கட்டுப்பாடுகள் உள்ள போதிலும் மக்களுக்கு நல்ல போக்குவரத்து வசதியை அளிக்கும் முயற்சியில் தளர்வின்றி இத்துறை செயல்படும்.

[2004 ஜூலை 29]

மானியக் கோரிக்கை எண் 46

போக்குவரத்துத் துறை

வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு

2004-2005

(ரூபாய் ஆயிரத்தில்)

வ எண்	துறைத் தலைமையகம்	வருவாய்	மூலதனம்	மொத்தம்
1	தலைமைச் செயலகம்	126,90,98	24	126,91,22
2	மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை	23,02,17	5,03	23,07,20
	மொத்தம்	149,93,15	5,27	149,98,42

2004 ஜூலை 29]

மானியக் கோரிக்கை எண் 46

போக்குவரத்துத் துறை

வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு

2004-2005

(ரூபாய் ஆயிரத்தில்)

வ எண்	துறைத் தலைமையகம்	வருவாய்	மூலதனம்	மொத்தம்
1	தலைமைச் செயலகம் திட்டத்தில் சேராதது	126,90,98	--	126,90,98
	மாநிலத்திட்டம்	--	24	24
2	மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை திட்டத்தில் சேராதது	20,42,76	1	20,42,77
	மாநிலத் திட்டம்	2,59,41	502	2,64,43
	மொத்தம்	149,93,15	527	149,98,42